

NOTEBOOKS OF GEOPOLITICAL INTELLIGENCE

La Ruta 3A: Una alternativa para reforzar la cooperación comercial de China con los países del Sur

Alexis Berg-Rodríguez y Alejandro Lorca Corrons

Escuela de Inteligencia Económica y Relaciones Internacionales -UAM

PUBLICACIONES

de la Escuela de Inteligencia Económica y RRII



Título / Title: *La Ruta 3A: Una alternativa para reforzar la cooperación comercial de China con los países del Sur*

Autores / Authors: Berg-Rodríguez, Alexis*¹ y Lorca Corrons, Alejandro***

ISSN 2660-6267

Notebooks of Geopolitical Intelligence

Editores Jefe / Editors in Chief: Alejandro Lorca Corrons y/& Ángel Rodríguez García-Brazales

Coordinación / Management: Jesús Gil Fuensanta

Editada por la / Edited by the:

Escuela de Inteligencia Económica y Relaciones Internacionales [UAM]

School of Economic Intelligence and International Relations [UAM]

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

C/. Francisco Tomás y Valiente, nº 5, Módulo 10, despacho 303

Universidad Autónoma de Madrid

Campus de Universitario de Cantoblanco

28049 MADRID (SPAIN)

Para consulta sobre publicaciones: angel.rodriguez@uam.es

N.A: Este artículo es el resultado de una propuesta empírico - conceptual desarrollado por las inquietudes por parte de los miembros del grupo de investigación informal sobre la concepción de la Cuenca del Atlántico como el nuevo centro de producción de energía. El grupo ha sido dirigido y desarrollado por el Cat. Alejandro Lorca y ha contado con la colaboración de los ex alumnos del Máster en Economía y Relaciones Internacionales: Geopolítica y Geoeconomía (MERIGG) de la Escuela de Inteligencia Económica y RRII de la Universidad Autónoma de Madrid. Este análisis ha contado con el apoyo y el trabajo inicial de la Msc. Silvia Hernández, Dr. Saverio Angio. y Msc Damián Ogando.

* Doctor en las Relaciones Internacionales por la Universidad Complutense de Madrid. En la actualidad es Investigador – Visitante en el Centro de Estudios Políticos y Constitucionales en Madrid y Profesor – Investigador en la Universitat Oberta de Catalunya, Barcelona, España. (aberg@uoc.edu); ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8374-2568>

** Cátedra Jean Monet Universidad Autónoma de Madrid en la actualidad es Profesor – Investigador en la Escuela de Inteligencia Económica y RRII de la Universidad Autónoma de Madrid (alejandro.lorca@uam.es)

Índice de contenidos

1. Introducción	99
2. Las rutas comerciales	100
2.1. Pasaje al Noroeste, Nueva Ruta de la Seda y 3A	102
2.2. La Ruta de la Seda China–Europa	103
3. El impacto de los puertos para la Ruta 3A	104
3.1. Dinámicas y esencia de los países 3A	105
4. El modelo de cooperación chino en la escena internacional	105
4.1. La Cooperación Comercial Sur–Sur en la Ruta 3A	107
5. Conclusiones	109
6. Referencias	110

Abstract: *The gravity centre of global geoeconomic's relations shifted towards the Pacific Rim. In this global framework, an area exists, which is faraway from the geoeconomics' game: The South Atlantic. However, in the austral dimension some emerging actors play an increasingly important role, both on the South American and African shore. It has been analysing the possibility of developing or improving trade flows and corridors between the South Atlantic, the Indian Ocean and Southern Chinese Sea, pivoting the crosspoint of Southern Africa, in order to structuring an economic and commercial space, called "Route 3A".*

Key Words: *Atlantic Ocean, Indian Ocean, Route 3A, Corridor.*

Resumen: El centro de gravedad de las relaciones geoeconómicas globales se ha ido desplazando hacia la Cuenca del Pacífico. En este marco global existe un área que quedaría, en principio, apartada del juego geoeconómico: la zona austral del Atlántico. Sin embargo, en la dimensión suratlántica desempeñan un papel cada vez más importante los actores emergentes en las orillas sudamericana y africana. Se ha estado observando la posibilidad de que se desarrollen flujos y corredores comerciales entre el Suratlántico, el Océano Índico y el Mar Chino Meridional, a través del *crosspoint* de África Austral, para ir estructurando un espacio económico-comercial que se denominará "Ruta 3A".

Palabras clave: Océano Atlántico, Océano Índico, Ruta 3A, Corredor.

1. Introducción

En el presente artículo se presenta un análisis sobre el impacto geopolítico que puede tener la Nueva Ruta de la Seda, implementada por China, para reforzar su conexión económica con la Unión Europea (UE) a través del ferrocarril intercontinental (China - UE) frente al intercambio comercial que realiza China vía marítima con los países de los continentes de América del Sur, África y Asia, en lo que hemos denominado la "Ruta 3A". Por esta razón, el artículo tiene como objetivo analizar en un primer apartado las características que marcan las diferencias entre la Ruta de la Seda y la Ruta 3A. Mientras que en el segundo apartado se analiza los datos económicos, que genera el intercambio comercial que realiza China con la UE. De hecho, se realiza un breve análisis de los países que mantienen un elevado intercambio comercial con China, en ambas rutas. En el tercer apartado del artículo se analiza el impacto que puede tener la Ruta 3A, en los países del Sur, para terminar con las correspondientes conclusiones.

El cambio de la política exterior y de seguridad de los Estados Unidos (EE. UU), ha provocado tensiones en la relación comercial y de seguridad entre la UE y los Estados Unidos. En este escenario el presidente Donald Trump exigió aumentar el gasto a sus aliados europeos en la Organización del Tratado del Atlántico del Norte, (OTAN) en un 2% de su producto interno bruto (PIB), cancelo la negociación del Tratado de la Asociación Transatlántica para el Comercio y la Inversión (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*, TTIP) con la Unión Europea para terminar aplicando el 25% de aranceles a las importaciones de aluminio y acero procedentes de la UE, China, India, Rusia, Turquía y del resto de los mercados internacionales.

Este contexto, sentó las bases para fomentar una tensión comercial entre los Estados Unidos y China, en la que la prohibición de la comercialización del teléfono móvil Huawei y la implementación de la línea de internet 5G en los EE. UU, junto con la subida de los aranceles a los productos procedentes de China, han sido el detonante para el comienzo de la guerra comercial entre ambos países. El conflicto comercial, entre ambos países ha continuado con la devaluación del Yuan frente al dólar estadounidense y la subida de aranceles a la importación de productos procedentes de los EE. UU.

Este escenario, puede favorecer una mayor relación comercial de China con los países de la UE, América del Sur, África y Asia, en lo que puede ser el preámbulo para configurar un bloque comercial, para hacer frente a las políticas económicas y arancelarias implementadas por los Estados Unidos desde 2017. Este proceso se debe sobre todo a la importancia que el gigante económico chino ha ido adquiriendo en los últimos veinticinco años en la escena internacional. En primer lugar, por lograr conectar a través del ferrocarril el mercado chino con el mercado común europeo en lo que se denomina la Ruta de la Seda. En segundo lugar, China a través de la Cooperación Sur – Sur (CSS) ha estimulado el desarrollo de las infraestructuras portuarias y de transporte terrestre en América del Sur, África y Asia para garantizar el intercambio comercial (suministro de alimentos y de recursos energéticos) con estas regiones, en lo que denominamos la Ruta 3A.

Este contexto, ha facilitado el crecimiento económico y socio – político de algunos países emergentes en cada uno de los continentes como son –India, Sudáfrica, México, Brasil- y su importancia estratégica puede estimular la conexión con Asia – Pacífico. De hecho, puede amenazar el intercambio comercial que se realiza a través del Atlántico del Norte, en la medida en que los Estados Unidos está construyendo alianzas comerciales en el Pacífico y Asia Oriental. Seguida de la relación que sigue consolidando la UE con China. En este marco global existe un área que quedaría, en principio, apartada del juego geoeconómico, la zona austral del Atlántico, lo que se conoce como Atlántico del Sur². Aunque, la firma del Acuerdo Comercial UE – Mercosur en el 2019, puede reforzar y activar el intercambio comercial entre ambas regiones.

2. Las rutas comerciales

Las principales rutas comerciales se ubicaban en los corredores oceánicos del Noratlántico y el corredor que desde Europa Occidental llega al Índico y al Mar Árabe pasando por los *chokepoints* de Gibraltar, Suéz, Adén, Ormuz. No obstante, la pérdida de importancia de las rutas y de los contactos del Norte del Atlántico ya es un hecho. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development*, UNCTAD), desde sus estadísticas de principios de la segunda década de los 2000, confirmaba que los mayores flujos de contenedores ya llevaban años dándose en el Pacífico (UNCTAD, 2018). En la actualidad, Asia Oriental y China están en proceso de convertirse en un nuevo “Norte” y representan puntos de salida y destinos finales de las rutas que cruzan el Pacífico, el Índico, el Mar Árabe y el Mediterráneo.

Para sus importaciones y exportaciones desde y hacia el continente africano y latinoamericano, China utiliza la Ruta del Pacífico y el Canal de Panamá. Mientras que, China y la India utilizan el Índico para conectarse con los países africanos en la orilla oriental del continente, mientras que la India utiliza el Atlántico para conectarse con América Latina y el Caribe.

La Ruta de Malaca se considera el principal canal de transporte marítimo entre el Océano Índico y el Océano Pacífico, por unir las principales economías asiáticas como India, China, Japón y Corea del Sur, y es útil para la navegación de todo tipo de embarcaciones, salvo para los buques petroleros, metaneros y de contenedores de gran calado, que se ven obligados a pasar por el Estrecho de Lombok. Además, el Estrecho de Malaca es un *chokepoint* y una eventual crisis o un aumento de la piratería en el área podrían traducirse, en cualquier momento, en un cierre de la ruta que lo atraviesa, que se convierte en muy poco atractiva y rentable.

² Debido a distintos factores, este espacio ha sido poco explorado: Sudamérica fue considerada, primero, un asunto hispano-portugués, y luego, durante el pasado siglo, el “patio trasero” de Estados Unidos.

En este escenario, hay que señalar que existen alternativas viables a las rutas más traficadas y problemáticas, que pueden aprovechar las infraestructuras, la actividad portuaria y la conectividad de los países de la Ruta 3A.

En opinión de (Lesser 2010: 3-25) los factores que están generando el “suratlantismo”, se encuentran el aumento de la CSS. La Cooperación Sur-Sur en el espacio atlántico representa el relativamente de los intercambios comerciales y está protagonizada por los gobiernos de los países en vía desarrollo de los continentes de América Latina y del Caribe, África y Asia, entre los que destaca Brasil y México. Según (Freres 2013: 133) para dejar atrás su situación de marginalidad internacional y convertirse en un eje relevante en el sistema global, los países del Atlántico Sur deberían definir un proyecto y sumar fuerzas.

Sin embargo, la configuración política de los diferentes gobiernos que forman parte del Atlántico de América Latina y el Caribe (AALC), puede limitar la configuración de un proyecto común para la región, a pesar de estabilidad política, social y económica, que existe hasta el 2019 en la región. Frente a la inestabilidad social y política de una parte de los países que configuran el continente Africano en la costa del Atlántico Africano³ (AA) y de la costa africanas en el Océano Índico (AI), aspectos que pueden incidir negativamente en el desarrollo de la economía y la explotación de los recursos que se encuentran en esta región.

Esta situación, no ha sido mitigada por los tratados comerciales “Norte-Sur-Norte” que actores como la Unión Europea, Estados Unidos y Canadá mantienen con los países del Sur. Por esta razón, el aumento de los intercambios comerciales Sur-Sur, que países como Brasil, Sudáfrica, la India, México y China constituyen un elemento positivo para incrementar el uso y la importancia de la Ruta 3A.

De hecho, para facilitar una convergencia suratlántica estructurada y viable en el largo plazo, se puede utilizar como eje central las economías más exitosas en ambas orillas. También, se puede utilizar la conexión del nuevo espacio geoeconómico que se está configurando en la Cuenca del Atlántico Sur en lo que puede ser una de las mayores áreas comerciales globales, frente al Indo-Pacífico de los gigantes asiáticos: la India y China. En la profundización de este proceso, se subraya la importancia de la dinamización de la Ruta 3A, en el plano comercial y como corredor de coordinación económica.

Por esta razón, el desarrollo de la dimensión atlántica de las dimensiones índica y pacífica puede ser la respuesta a Brunelle, que preguntaba por qué resulta tan “difícil, hoy en día, una nueva concepción de la Cuenca Atlántica, un proyecto de creación de una Comunidad Atlántica en la que participen los países que ocupan las cuatro fachadas del océano”, no sólo los de las orillas del norte (Brunelle, 2013, 30). Mientras que, en opinión de (Ayuso y Viilup, 2013: 9), el CIDOB lleva años impulsando una nueva mirada hacia las relaciones e interacciones a través del Atlántico, para superar los enfoques verticales y horizontales con el fin de identificar nuevos motores de transformación.

De hecho, la falta de una visión política común e integradora en ambos lados de la Cuenca Atlántica del Sur, junto con los intereses de terceros países en ambas regiones, son los elementos que han limitado el peso geopolítico y geoeconómico comercial de AALC y de AA en la escena internacional. En opinión de Min, (2019) La cooperación es la principal vía para forzar la gobernanza global. Los problemas globales implican una amplia gama de impactos negativos, y la mayoría de ellos son problemas graves relacionados con la supervivencia y el desarrollo de los seres humanos, que se resuelven mucho más allá de las capacidades individuales o de unos pocos países, por lo que requieren el esfuerzo conjunto de todos los países del mundo.

³ Representado por la línea irregular de países del continente africano con costas al Océano Atlántico, que va desde las orillas de Marruecos hasta Sudáfrica.

Por esta razón, frente al crecimiento del poder geopolítico, geoeconómico y de la importancia geoestratégica cada vez mayor de Asia Pacífico y el Asia Índico. Por esta razón, la prolongación del espacio Atlántico Austral, con la inclusión de la India y del gigante asiático chino, permitiría aprovechar los mercados de Asia y el poder económico de Pekín para impulsar el desarrollo y el crecimiento de actores emergentes en África Austral, lo que podría favorecer una complementariedad e interdependencia entre economías americanas, africanas y asiáticas.

2.1. Pasaje al Noroeste, Nueva Ruta de la Seda y 3A

En el comercio internacional, existen varias rutas marítimas alternativas en el futuro pueden contribuir a diversificar los recorridos del intercambio comercial mundial. La primera surge desde principio de los 2000 como consecuencia del cambio climático, formándose un corredor marítimo temporal tras la reducción del hielo ártico durante los meses de verano en el extremo norte del planeta: el famoso Pasaje al Noroeste, que beneficiaría sobre todo a Rusia, Japón, Canadá, Estados Unidos y China.

La segunda es representada por el Corredor “Sur-Sur” entre América del Sur, África Austral y Asia – denominado por algunos analistas como la Ruta de la Seda del Sur (King, 2011). Dada la ubicación y extensión geográfica que abarca las 3 subregiones, al poder configurarse un espacio geocomercial-geopolítico que desde México hasta China y el Asia Pacífico, pasando por África Austral y la India, configuraría un *continuum* geoeconómico, que iría adquiriendo la forma de un Gran Creciente.

Esta tríada geopolítica cuenta con las características comerciales necesarias para que los países que forman parte de estas regiones se beneficien mutuamente, impulsando la creación de nuevas oportunidades para el continente africano y para Latinoamérica, por facilitar el intercambio comercial entre las mismas y crear entre ellas, un mayor dinamismo en el Sur del Atlántico, que se traduciría en una mejor dinamización de toda la Cuenca. A este escenario, se suma la intención que tiene el nuevo presidente de los EE. UU., Donald Trump, de convertir su país en la principal potencia hegemónica en la economía, la política y en la esfera militar del pasado siglo XIX. En este escenario, el principal desafío que tiene por delante la aplicación provisional del Acuerdo, para ambas partes, es la existencia del bloqueo económico que mantiene el Gobierno norteamericano contra Cuba (Berg-Rodríguez, 2020)

De hecho, esta situación se ha agudizado con la crisis humanitaria que ha generado en toda la sociedad internacional el COVID 2019 y en la economía mundial. En este punto, Shengzu Gu, (2017:8) considera que los factores que aumentan las diversas incertidumbres en la gobernanza global son el populismo, el proteccionismo y el egoísmo por ser fenómenos contrarios a la globalización.

En este contexto, la “Nueva Ruta de la Seda”, y el aumento de la CSS, se han convertido en la respuesta china al TIPP, convirtiéndose en una ruta terrestre que puede ser complementaria a la Ruta 3A, por la cantidad de productos que se trasladan por esta vía. Aunque, refleja el intento de diversificación logístico-comercial y de conexión de China con Rusia y la Unión Europea (Berg-Rodríguez, 2019b).

La planificación realizada es síntoma de que China está dispuesta a invertir recursos para activar y abrir más rutas, más corredores comerciales, más opciones para no quedarse encerrada entre acuerdos geoeconómicos que pueden frenar el crecimiento comercial de China, frente a las economías europeas y norteamericanas.

En opinión, de (Min, 2019: 8) la Iniciativa de la Franja y la Ruta responde al verdadero dilema del fracaso de la gobernanza global de hoy, y los intentos de proporcionar activamente bienes públicos internacionales a los países en desarrollo con nuevas ideas y modelos para promover la reforma de la gobernanza económica global, también es un intento útil de China para reformar la gobernanza global.

Crear la Nueva Ruta de la Seda significa unas enormes inversiones (US\$ 2bn) en infraestructuras. La decisión de desarrollarla es esperanzadora: cualquier ruta que pueda ayudar a China a mantener abiertas sus arterias comerciales, por esta razón, la Ruta 3A, puede despertar su interés.

En opinión de (Ortega, 2015) la Ruta 3A sería complementaria a esta iniciativa terrestre y maximizaría su utilidad. La pieza fundamental es la implementación de un *hub* africano, un *crosspoint* obligatorio, porque, en caso contrario, al faltar un mercado receptor de destino o un mercado productor, una ruta “pacífica” entre China y Sudamérica sería más atractiva.

La ausencia de obstáculos físicos, dificultades logísticas y fricciones geopolíticas relevantes a lo largo de la ruta – si se compara con otros recorridos que pasan por regiones inestables e importantes *chokepoints* (Ormúz, Golfo de Adén, Canales de Panamá y Suéz, etc.) – es, pues, otro aspecto para tener en consideración a la hora de evaluar la viabilidad y las ventajas de la Ruta 3A. Con la diversificación de corredores de intercambio que conllevaría la nueva Ruta, disminuirían sustancialmente los riesgos geoestratégicos entre varios de los principales proveedores de materias primas y fuentes de energía y sus potenciales principales clientes.

2.2. La Ruta de la Seda China–Europa

En el comercio internacional, China en el siglo XXI ha ido adquiriendo un mayor peso económico y en la escena internacional, especialmente en los mercados de los países del en vía de desarrollo.

Para alcanzar este objetivo, el gobierno chino ha incluido dentro de su plan quinquenal, intensificar su relación comercial con el mercado común europeo, Latinoamericano, Africano, y Asiático. La estrategia seguida por China, podría ser la antesala para crear un bloque comercial de los países del Sur liderado por China, ya que permitirá a estas regiones mantener una relación comercial ajustadas a sus necesidades de desarrollo endógeno.

Igualmente, permitiría a los países de AALC, AA, AI y de Asia – Pacífico, hacer frente a los Acuerdos de Libre Comercio que estaban negociando los Estados Unidos y la Unión Europea y al que ha firmado la Unión con Canadá en el 2017. De hecho, en el Plan quinquenal de China se apuesta por la edificación de una red global de zonas de libre comercio, inclusivas y ajustadas al sistema del comercio internacional con base en la Organización Mundial de Comercio (OMC).

“En la actualidad, el coeficiente de ingreso global de Gini es tan alto como 0.7, y la desigualdad en el ingreso se ha convertido en un gran desafío para el mundo actual. Los países en desarrollo exigen energícamente que las normas internacionales económicas y comerciales se ajusten en una dirección más justa y razonable. Según las estadísticas de World Bank Database, de 1986 a 2019 la proporción del PIB per cápita de los 10 países más ricos del mundo con respecto a los 10 países más pobres aumentó de 125 a 218 veces. (World Bank 2020). Según un estudio realizado por la organización benéfica Oxfam, la riqueza de los ricos en un 1% de la población total del mundo en 2016 puede exceder la suma del 99% restante de la población mundial (Liu, 2017). La creciente brecha de ingresos entre los países desarrollados y en desarrollo ha llevado a una ola masiva de migración internacional, lo que ha hecho que algunos países sufran de refugiados económicos, conflictos culturales y terrorismo” (Min, 2019)

Por esta razón, la estrategia para el desarrollo del comercio de China, denominada La Franja y la Ruta, se puede considerar como una medida preventiva para frenar las políticas económicas y arancelarias implementadas por los Estados Unidos desde 2017, contra la comunidad internacional.

En opinión de Min (2019: 7) La iniciativa “la Franja y la Ruta” propone el acoplamiento entre países y regiones a lo largo de la ruta, promueve la reforma del sistema económico internacional y

construye una economía mundial abierta, especialmente para la cooperación y el desarrollo entre los países en desarrollo. Es una práctica innovadora en la que China promueve la apertura integral y la participación en la reforma del sistema de gobierno económico global.

De hecho, la implementación de la Franja y la Ruta ha facilitado la firma de acuerdos de cooperación de China con más de 120 países y 29 organizaciones internacionales. Por esta razón, el comercio entre China y los países y regiones de la iniciativa han superado los “6 billones de dólares y la inversión ha acumulado unos 80,000 millones de dólares”⁴. En opinión de Xiaoqi Qiu Embajador de China en México de “los 82 parques de cooperación instalados han estimulado la creación de 300,000 puestos de trabajo locales, trayendo verdaderas oportunidades y dividendos de desarrollo a las diferentes naciones”.

En este proceso, China ha intensificado su cooperación comercial a través de la Ruta de la Seda con “más de 10 países desarrollados, entre ellos Francia, Corea del Sur, Alemania, Gran Bretaña, Canadá, Singapur, Bélgica y Portugal” (Min, 2019).

3. El impacto de los puertos para la Ruta 3A

En esta nueva configuración, el transporte marítimo desempeña un papel determinante. El ahorro de tiempo respecto al transporte marítimo que se consigue por el momento con la ruta experimental Madrid-Yiwu (un tren tarda nueve días en recorrerla contra los 15-20 por barco), no justifica la abultada diferencia de coste, unos 5.000 dólares por contenedor. En cualquier caso, las perspectivas de reducción de los tiempos y los costes del transporte ferroviario son significativas, lo que aumentaría la competitividad de esta vía especialmente para mercancías sensibles a la humedad, perecederas o de alto valor y que no compense llevar en avión por su volumen o peso (Esteban, Otero-Iglesias, 2015).

La debilidad o subvaloración y subutilización infraestructural pueden ser una oportunidad para que se revierta esta situación y se contribuya a modernizar puertos estratégicos: Kingston, Buenos Aires, Cartagena, Saldanha Bay, Richard Bay, Cape Town, Lagos, Abijan, Mombasa, Tema & Takoradi, Port Elizabeth, Luanda, Veracruz, Puerto Limón, Paranaguá. Lo cual se traduciría en un potencial aumento del comercio y del tráfico en la Ruta 3A.

Aproximadamente el 66% de los principales puertos mundiales se encuentran a lo largo de la Ruta 3A planteada, mientras que un 16% de estos puertos se encuentran en una de las rutas más importantes del comercio mundial, que conecta al Océano Atlántico vía Mar Mediterráneo, Canal de Suez, Mar Rojo, Golfo de Adén, Golfo Pérsico, Océano Índico. En los últimos años, las crisis geopolíticas de Oriente Próximo y Asia Central y el aumento de la piratería han incrementado los riesgos de esta ruta.

Destaca que el 52% de los principales puertos del mundo por cantidad de operaciones comerciales estén ubicados en Asia Indico, con China a la cabeza (11 puertos modernos y de gran calado), seguido de Japón (con 3) y Malasia e Indonesia (con 2 puertos importantes respectivamente). La región de Asia Índico ha tenido un mayor crecimiento económico en la última década, lo que ha justificado la inversión realizada en infraestructura por el gobierno chino y el pivote de los EE.UU. hacia esta región.

⁴ Database, Belt and Road Portal (2019): Retrieved from: www.yidaiyilu.gov.cn/ .

Si nos fijamos en los puertos de ALC y África (Colón de Panamá, Santos de Brasil y Durban de Sudáfrica), representan solo el 6% de los puertos principales.

3.1. Dinámicas y esencia de los países 3A

Los países a lo largo de la Ruta 3A presentan unas características de desarrollo económico muy diferentes, pero es gracias a esta circunstancia que las tres regiones pueden complementarse en sectores tales como energía, servicios, tecnología, manufacturas, agricultura y seguridad alimentaria.

El rápido crecimiento económico de China incrementó su demanda de recursos naturales, por eso dedicó más atención a África y América Latina, ricas en materias primas y con un enorme potencial agrícola. En los últimos diez años, la presencia del gigante asiático en el Atlántico Sur ha crecido y se ha diversificado enormemente, y China ha desarrollado políticas regionales y ha fortalecido relaciones con sus principales actores. Las oportunidades de cooperación y los beneficios económicos para las sociedades locales de la presencia china en América Latina y África están generando una nueva dinámica de competencia y siguen erosionando la influencia histórica de Occidente en el área. De alguna manera, China representa una alternativa a las potencias del “Norte”, y permite a los países del Sur aumentar su autonomía respecto a aquellas (Ayuso, Viilup, 2013, 14).

Es necesaria una evaluación de la situación geopolítica, económica y demográfica/social de Brasil, Sudáfrica, la India y China. Se han tenido en cuenta algunos parámetros de referencia: extensión territorial, población, demografía, estabilidad social; y factores económicos tales como estructura económica, PIB (PPA).⁵ Brasil, China y la India están en el “top 5” de los países más poblados del mundo, junto a EE.UU. e Indonesia. En sus territorios viven los 2/5 de la población mundial (2.740 millones de individuos sobre un total de 7 mil millones). Tres de los cuatro países objeto del estudio tienen en común una gran población – Brasil, con 195 millones de habitantes; China y la India, por encima de los 1.100 millones.

Destacan también las extensiones territoriales que controlan, junto a una gran cantidad de recursos naturales, que los proyecta estratégicamente en los entornos continentales donde están anclados, siendo algunos de ellos los países más grandes del mundo. En total, los cuatro países ocupan 22.663.998 km², lo que equivale al 15% – aproximadamente 1/6 – de las tierras emergidas.

Con respecto a la dimensión comercial, desde 2011, China, la India y Brasil se han convertido en el segundo, sexto y décimo socio del continente africano, respectivamente, y una mejora o profundización de las relaciones con Sudáfrica no puede sino representar una señal del interés actual y, a la vez, una herramienta para seguir penetrando en el continente a través de la relación con su actor más poderoso y con ambición de liderazgo regional y, además, con potencial de desarrollo económico por explotar (Esteban, Otero-Iglesias, 2015).

4. El modelo de cooperación chino en la escena internacional

El éxito veintenial del modelo híbrido capitalista-comunista ha sorprendido a todo el mundo económico y empresarial. El factor que ha impulsado este crecimiento, no son sólo las exportaciones, ya que el

⁵ Producto Interior Bruto (Paridad del Poder Adquisitivo).

mercado interno de consumidores está aumentando. El consumo de los hogares representa un tercio del PIB. Sin embargo, queda el gran reto del desarrollo de una clase media consumidora que afiance la organización de un sólido mercado interior.

Las inversiones, además de las exportaciones, impulsan también la economía de China, al mismo tiempo, han estimulado el gasto en instalaciones, maquinaria, edificios e infraestructura han estado representando alrededor de la mitad del PIB de China a partir de 2011. Además, China es el principal consumidor de materias primas como cobre, estaño, zinc, platino, acero y mineral de hierro; el segundo consumidor de aluminio, petróleo, plomo y soja y el tercer consumidor mundial de níquel. Jugaría un papel importante la posibilidad de abastecerse de nuevos productos que lleguen a través de la Ruta 3A.

Los países y zonas analizadas son fundamentales para China. Ejemplo de ello sería el papel jugado por Sudáfrica y Brasil como proveedores de hierro y alimentos. La India se presenta como uno de sus principales clientes y Brasil es uno de sus principales proveedores.

Pero China ya no crece como antes. Hasta ahora, el gobierno central de Pekín “garantiza” bienestar y crecimiento, sobre todo en las Zonas Económicas Especiales (ZEE) (Fanjul, 2008). El crecimiento es la única fuente de legitimidad para el partido en el poder, así que la economía no sería la única variable que se derrumbaría, si perdiera impulso o *momentum*.

En este escenario el impacto de la pandemia conocida como COVID 2019 (Coronavirus), y que ha tenido como punto de nacimiento la ciudad de Wuhan en el interior de China ha incidido negativamente en el crecimiento económico de China. Sin embargo, la resiliencia mostrada por la sociedad y por el gobierno chino para frenar el virus; así como las medidas adoptadas para hacer frente a la guerra comercial que viene desarrollando China con los Estados Unidos, han permitido que China implemente el 5G en la UE y en otros países socios comerciales de los Estados Unidos, permitiendo que China tenga una mayor presencia en la escena internacional. De hecho, está colaborando con una brigada médica en Italia para ayudar junto con los médicos cubanos a controlar la epidemia en la Unión Europea.

En este caso, de cooperación Norte – Sur, el trabajo realizado por la Brigada de médicos cubanos y chinos ha sido reforzado con la llegada del Interferón Alfa 2b Humano Recombinante, creado por científicos cubanos en 1986 en el Centro de Ingeniería Genética y Biotecnología (CIGB) y que, gracias a su efectividad en el tratamiento del coronavirus en China y en Cuba, tiene una alta demanda en el mercado internacional. Ante este resultado, podemos preguntarnos ¿es una vacuna, el Interferón Alfa 2b Humano Recombinante? no es una vacuna, sino una proteína que de forma natural producen las células del ser humano cuando son infectadas por un virus.

Ahora bien, ¿por qué el Interferón Alfa 2b ha sido utilizado en China para frenar el Covid 2019? En opinión del doctor Eulogio Pimentel Vázquez, director general del CIGB, su elección por las autoridades médicas de China para emplearse frente al nuevo coronavirus obedece a que, de manera general, estos virus disminuyen la producción natural de interferón en el organismo humano y el fármaco cubano es capaz de suplir dicha deficiencia, fortaleciendo el sistema inmunológico de los pacientes aquejados por la referida dolencia respiratoria (CubaMinrex, 2020).

Esta característica hace que el interferón cubano tenga un mecanismo de actuación y un recorrido de prueba distinto a los otros productos que se están comenzando a usar, en España y otros países, para frenar el Covid 2019, aunque pueden ser tan efectivos como el resto de los productos utilizados, como son el Interferón Beta-1B (IFNβ); el Sarilumab; el Tocilizumab (TCZ); o Cloroquina/Hidroxiclороquina (Red EAMI, 2020).

De hecho, la eficacia y la demanda del Interferón Alfa 2b cubano ha provocado el aumento de la producción en el CIGB (Cuba) y en la empresa mixta cubana - china Changchun Heber Biological Technology, con sede en la ciudad china de Changchun.

Estos elementos justifican la presencia de los médicos y del medicamento cubano en China, Italia, España y en el resto de los países afectados por el Covid 2019. Al mismo tiempo, puede estimular a que se refuercen las relaciones bilaterales UE – Cuba en el marco del Acuerdo de Diálogo Político y de Cooperación (ADPC) firmado en 2016. A través de la gestión del conocimiento y de las capacidades nacionales (art. 20) de ambos socios que permitan implementar la cooperación en ámbitos de interés común entre ellas y con terceros países (art. 18). De esta manera, la UE y los Estados miembros lograrían centralizar los pedidos de Interferón al Gobierno cubano, y gestionar su traslado y distribución en los puntos más sensibles de la Unión Europea.

4.1. La Cooperación Comercial Sur–Sur en la Ruta 3A

Las relaciones comerciales y de Cooperación entre China y los países de África y América Latina se han estado reforzando esencialmente a través de la Cooperación Sur – Sur (CSS). De hecho, el grueso del intercambio a lo largo del 3A con los países del Sur se da en el interior de cada región de Latinoamérica, África, y Asia, respondiendo a las necesidades de desarrollo que tienen cada una de estas regiones.

Por esta razón, la emergencia de China como nueva potencia mundial, precisamente puede influir de alguna manera –a través de sus inversiones y compras de recursos naturales en África y América del Sur– también en el renacimiento del Atlántico Sur y de un desarrollo austral e indo-pacífico (Freres, 2013, 126).

Para Abdenur y Marcondes, en líneas generales, advertían de que la presencia china no solo ha aumentado de modo espectacular en el Atlántico Sur en los últimos diez años –tal como se refleja en la rápida expansión del comercio, la proliferación de empresas y las inversiones, así como el crecimiento de las comunidades de la diáspora china en los países de África y las costas de América Latina–, sino que esta presencia también ha experimentado cambios cualitativos importantes. En primer lugar, los autores subrayaban que se produjo una diversificación importante de intereses y actuaciones chinas, tanto en el ámbito económico, como también en el político y de seguridad. Estos intereses, sin embargo, no se repartiría de manera uniforme: la presencia China en las costas africanas del Atlántico es mucho más profunda y compleja que en el lado latinoamericano. Además, en ambos continentes se observaría una marcada diferenciación en el trato de China con los actores locales, que va cambiando de acuerdo con los recursos y/o instituciones locales, así como según los efectos de la evolución de su propia presencia (Abdenur, Marcondes, 2013, 171).

Para transportar las materias primas que necesitaba China, se han hecho grandes inversiones a fin de mejorar la integración de infraestructuras y transporte en varios nodos del Atlántico Sur, no solo ampliando la capacidad portuaria sino también reforzando la integración logística, con el fin de agilizar el flujo de mercancías desde las zonas del interior. Por tanto, la inversión china en los puertos africanos genera oportunidades económicas clave.

En la parte latinoamericana, la presencia china no es aún tan intensa, pero es igualmente diversa incluso en materia de infraestructuras y logística. Aunque la mayoría de las obras de reforma portuaria impulsadas por China se realizan a lo largo del Pacífico (Abdenur, Marcondes, 2013, 178).

Pero el puerto atlántico de Açu, que se está construyendo en el estado de Río de Janeiro y se encuentra cerca de los principales yacimientos de petróleo de Brasil, sería también un eje de exportación

de productos básicos originarios de los estados brasileños sin litoral (principalmente soja y mineral de hierro que, en gran parte, podría tener como destino China).

Por otra parte, la participación en el mercado mundial de las economías emergentes de los 3A tendrá influencia en el largo plazo. Sin embargo, en la actualidad, las dudas sobre el crecimiento económico global, en especial de la segunda economía mundial, China, y del resto de los emergentes, hundió las bolsas mundiales en verano de 2015. Después de más de 20 años de fuerte crecimiento, “el superciclo de los países emergentes parece haber llegado a su fin” (González, 2015a).

Por otra parte, Brasil y Rusia están en recesión, mientras que, desde 2017 China se enfrenta a una guerra comercial con los Estados Unidos 2019 y la India aún carece de reformas contundentes.

La causa se encuentra en los propios emergentes: el crecimiento de la “locomotora” china frenó, y el precio de las materias primas retrocedieron del 30% en el 2015 (González, 2015a). Sin embargo, la parada china parece ser una estrategia para elevar el nivel de competitividad económica, frente al alza de las empresas estadounidenses. La economía china se enfrenta a una progresiva ralentización, porque, según las previsiones del FMI, Pekín intenta moldear un cambio de modelo económico hacia la prioridad a la creación de demanda interna. El gobierno mantiene su objetivo de crecimiento del 7% para final de año, un objetivo de supervivencia. Las implicaciones más severas las tendrían los exportadores: Brasil registrará un retroceso del PIB del 0,3% (Fariza, 2015a; González, 2015).

El precio de las principales *commodities* se sitúa en su nivel más bajo de los últimos 16 años. El desplome no se limita solo al petróleo, ya que algunos de los principales productos primarios se dejan más de un tercio de su valor en el último año. Níquel (producido en Rusia: menos 45%); hierro (China compra seis de cada 10 toneladas: menos 36%); zinc (producido en China: menos 33%); platino (Sudáfrica es su mayor productor: menos 29%).

Desde el 2017 al 2019, esta tasa interanual se sitúa en el 9%, casi cuatro veces menos. Los países productores se encuentran sumidos en una guerra de precios, con el fin de desplazar del mercado al petróleo y al gas no convencional producido por Estados Unidos. Este contexto afecta directamente a las economías de muchos países productores de recursos energéticos, y deja al descubierto la poca diversificación económica y la dependencia de estos países de sus recursos naturales.

Por este motivo, cabe esperar que después de la eliminación de las sanciones a Irán en el 2019 vuelvan a subir los precios del petróleo y el gas natural, siendo en este escenario Estados Unidos el mayor beneficiario como primer productor, junto a países como Brasil. (Berg-Rodríguez, 2019)

En opinión de (Fariza, 2015) los precios de materias primas y productos agrícolas repuntarán, lo que podría favorecer los países a lo largo de la ruta. Sin embargo, la subida de los aranceles que los Estados Unidos esta aplicando desde 2018 contra los productos precendetes de los países emergentes y especialmente contra China puede frenar el crecimiento de sus economías.

En el caso de Brasil, este escenario mitigaría la caída de las materias primas. Si la caída de la inversión china afectara los metales, entonces, en Brasil, que exporta mineral de hierro, habría un impacto negativo. Sin embargo, en un escenario en el que el precio de los alimentos se mantiene en lo previsto, Brasil no se vería afectado (Bolaños, 2015). Este escenario puede ser reforzado por el presidente Jair Bolsonaro y las medidas económicas que esta aplicando desde su llegada a la presidencia desde enero del 2019.

En general, los países del corredor 3A muestran un dinamismo que podrían maximizar al agilizarse el flujo económico-comercial, fortaleciendo sus relaciones actuales, otorgando, así, una oportunidad para las nuevas aperturas de mercado. Es difícil pensar que la economía de los emergentes se

bloqueará. Absorberá los choques y repuntará, probablemente sin poder alcanzar niveles de crecimiento de dos dígitos.

El aumento exponencial de flujos a lo largo del 3A contribuiría a profundizar las sinergias que ya existen entre los países tocados por la Ruta que, además, podría representar un contrapeso a una futura firma de un tratado comercial entre los EE. UU y la UE (Gualdoni, 2015). Además, se puede convertir un socio preferente para la UE en la esfera del comercio internacional.

5. Conclusiones

En este análisis se trató de proveer una visión general de la situación actual de los integrantes de la posible Ruta 3A, puesto que los cambios ocurridos en el comercio global están vinculados con el auge económico que puede alcanzar y consolidar China después de superar el COVID 2019.

De hecho, la Nueva Ruta 3A, puede permitir incrementar el intercambio entre Asia – América Latina y el Caribe, incluyendo a África a través del comercio y reforzando la Cooperación Sur – Sur.

El contexto de crisis sanitaria global del 2019 – 2020 pueden minimizar los resultados económicos alcanzado por China, pero también puede ser una nueva oportunidad para que China pueda consolidar su liderazgo comercial en la escena internacional.

Por esta razón, la Ruta 3A representa el nuevo espacio geoeconómico con una clara tendencia comercial que, pese a no estar respaldadas por los datos actuales, en el largo plazo demostrarán su validez.

El hecho, de la bajada de índices económicos a nivel global, no implica que los inversores y países en vía de desarrollo, no apuesten el conservadurismo, ni por las mismas rutas, y sin ningún riesgo. Pues, es precisamente en épocas de cambios, y de crisis, cuando es necesario apostar por nuevas soluciones y rutas como es La Ruta 3A. El resultado de este proceso a largo plazo debería ser la creación y consolidación de una nueva zona de crecimiento económico y comercial entre sus actores.

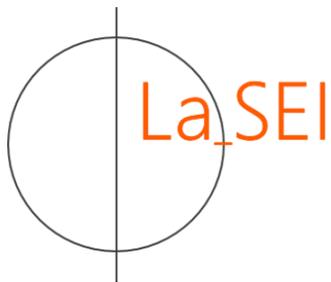
Finalmente, el desarrollo de la Ruta 3A, generaría nuevas oportunidades de exportaciones e inversión gracias a la mayor conectividad, debido a varias medidas relacionadas con la apertura de una Ruta: la implementación de medidas liberalizadoras, la creación de áreas de libre comercio y la eliminación de barreras no arancelarias, con la agilización y armonización de procesos administrativos como los trámites de aduana; nuevas infraestructuras que reducirían los costes y los plazos del transporte, pero también los riesgos, ya que la diversificación de las líneas de comunicación disminuiría las posibilidades de que un acontecimiento geopolítico altere los flujos de intercambios; la creación de nuevos mercados de consumidores, como consecuencia del establecimiento de nuevos recorridos para materias primas y mercancías, no podría sino beneficiar los sistemas productivos de los países en vía de desarrollo, incluyendo a China, como la locomotora en el desarrollo sostenible de este grupo de países.

6. Referencias

- Abdenur, Adriana, y Marcondes, Danilo (2013), *La creciente influencia de China en el Atlántico Sur*, Revista CIDOB d'Afers Internacionals, n.102-103, pp. 169-197.
- Ayuso, Anna, y Viilup, Elina (2013), *Introducción: una nueva mirada al Atlántico*, Revista CIDOB d'Afers Internacionals, n.102-103, pp. 7-27.
- Banco Mundial, (2020) Retrieved from <http://datos.bancomundial.org/pais/>
- Berg-Rodríguez, A., (2020) “Del Nuevo Modelo Político al primer Acuerdo UE-Cuba”. *Revista Perfiles Latinoamericanos*. Aceptado para publicación número 56, volumen 28 (julio-diciembre, 2020).
- (2019) “El Gas natural en la Geo-energía de la UE del Siglo XXI”. TFM del Instituto Universitario Ortega y Gasset Madrid - Universidad Internacional Menéndez Pelayo. 2013-2014.
- Bolaños, A. (2015), “América Latina no ahorró lo suficiente para los malos tiempos”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/10/10/actualidad/1444502396_928573.html
- Brunelle, D (2013), *Comunidades atlánticas: asimetrías y convergencias*, Revista CIDOB d'Afers Internacionals, n.102-103, pp. 29-49.
- CIA, *The World Factbook 2011, 2012, 2015*, Retrieved from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/profileguide.html>
- Economía África, Retrieved from <http://www.quadrantefuturo.it/media/18601/africaeconomia.pdf>
- Diario Oficial de la Unión Europea. (2016). L 337 I/3 13/12/2016. Artículos 18 y 20 del Acuerdo de Diálogo Político y de Cooperación UE – Cuba. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1213\(01\)&qid=1551065340619&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1213(01)&qid=1551065340619&from=ES)
Consulta: (01/04/2020)
- Esteban, M, y Otero-Iglesias, M (2015), *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?*, ARI Elcano 19/2015, Retrieved from http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/web/rielcano_es/contento?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china
- Fanjul, E. (2008), *30 años de reforma en China*, RIE (ARI), Retrieved from http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3jjYB8fnxBnR19TE2e_kEAjV2NDAwjQL8h2VAQARvEPuA!!/?WCM_PORTLET=PC_7_3SLLLTcam54CNTQ27F300000000000_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano_es/zonas_es/ari164-2008
- Fariza, I. (2015a), “Las dudas sobre el crecimiento global hunden los mercados internacionales”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/09/01/actualidad/1441095881_223987.html
- Fariza, I. (2015b), “Los precios de las materias primas caen a su nivel más bajo en 16 años”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/11/21/actualidad/1448116285_803534.html
- Freres, C., (2013), *Cooperación Sur-Sur: un elemento clave para el despegue del Atlántico Sur*, Revista CIDOB d'Afers Internacionals, n.102-103, pp. 125-146.

- González, A. (2015a, 2 de octubre), “Los emergentes sufren la primera salida de capitales desde los años 80”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/10/01/actualidad/1443725414_336939.html
- González, A. (2015b), “El acuerdo del Pacífico abre la brecha entre las economías latinoamericanas”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/10/10/actualidad/1444491975_586062.html
- Gualdoni, F. (2015), “Vía libre en el Pacífico”, *El País*, Retrieved from http://economia.elpais.com/economia/2015/10/08/actualidad/1444326637_290994.html
- Index Mundi, (2020) Retrieved from www.indexmundi.org
- Isbell P., *Energy and the Atlantic: The Shifting Energy Landscape of the Atlantic Basin*, German Marshall Fund y OCP Foundation, 2012.
- King, S. (2011), “The Southern Silk Road”, *Global Economics*, HSBC Global Research.
- La Repubblica (2015), “Goldman Sachs decreta la fine dei Bric: "Basta prospettive di crescita"”, *La Repubblica*, Retrieved from http://www.repubblica.it/economia/finanza/2015/11/09/news/goldman_sachs_decreta_la_fine_dei_bric_basta_prospettive_di_crescita_-126945764/?refresh_ce
- Lesser, I., (2010), “Southern Atlanticism. Geopolitics and strategy for the other half of the Atlantic Rim”, *Brussels Forum Paper Series*, German Marshall Fund.
- Liu, W., (2017), ‘Inclusive globalization: New Philosophy of China’s Belt and Road Initiative’. *Bulletin of the Chinese Academy of Sciences*, 32(4), p. 331-339.
- Min, L., (2019) ‘El Papel de China en la Gobernanza Global: La Franja y La Ruta, Brinda un Nuevo Camino para la Reforma de Gobernanza Económica Global’. IAPSS World Congress. Madrid, 25 de Abril 2019.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba, (2020)., Virtudes del Interferón cubano utilizado contra el coronavirus. Disponible en: <http://misiones.minrex.gob.cu/es/articulo/virtudes-del-interferon-cubano-utilizado-contr-el-coronavirus>
- National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization (2015, 28 de marzo), Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Retrieved from http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- O’Neill, J. (2001), Building Better Global Economic BRICs, *Global Economics Paper N. 66*, Goldman Sachs.
- Ortega, Andrés (2015), *La Nueva Ruta de la Seda: gran ingeniería geopolítica*, Elcano blog, Retrieved from <http://www.blog.rielcano.org/la-nueva-ruta-la-seda-gran-ingenieria-geopolitica/>
- Planisferio: Retrieved from <http://chc.cienciahoje.uol.com.br/wp-content/uploads/2013/12/mapa-invertido1.jpg>.
- Qiu, X., (2019) ‘Cooperacion de la Franja y la Ruta’, Embajador de la República Popular China en México.
- Red EAMI, (2020)., Tratamientos para el Manejo Covid-19. Disponible en: https://www.redeami.net/web/eami/seccion/contenedor_secciones/eami_conten_tratamientos_COVID19.htm Consultado:(1/04/2020)
- The Economist (2012a), “Brazil’s Economy: a bull diminished”, Retrieved from <http://www.economist.com/node/21555588>

- The Economist (2012b), “A Bric hits the Wall”, Retrieved from <http://www.economist.com/blogs/newsbook/2012/05/indias-economy>
- The Economist (2012c), “Pedalling prosperity”, Retrieved from <http://www.economist.com/node/21555762>
- The European Union Retrieved from, http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/index_es.htm#
- The Journal of Commerce annual top 50 World Container Ports, Lloyd's List annual Top 100 Ports, AAPA World Port Rankings and individual port websites, Retrieved from, <http://unctad-stat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321>
- Valle, A., (2015), *China en África a través de la energía. Una presencia con grandes implicaciones geopolíticas a escala global*, Documento marco 30/2015, IIEE, pp. 1-35



Drafts of Economic Intelligence
Serie: Notebooks of economic

[ISSN 2659-9791]

PUBLICACIONES DE LA ESCUELA DE INTELIGENCIA ECONÓMICA DE LA UAM